POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 3 | WARSZAWA, KWIECIEŃ 1934 | ROK 1



Z wybrzeża i morza

GDYNIA. Zimowe burze tegoroczne, wyrządziły w porcie i na wybrzeżu trochę strat. Stan pogody na morzu odbił się też na obrocie towarowym portu gdyńskiego. W miesiącu lutym wywieziono z Gdyni 382 tysiące tonn towarów, przywieziono zaś do portu 72 tysiące 369 tonn. Miesiąc marzec, choć chłodny, ustalił lepszą pogodę, a z nią nadleciały zwiastuny zbliżającej się wiosny — bociany i wielkie stada kaczek. Kończąca się zima nie oszczędziła nam i poważniejszej straty, jaką była katastrofa statku „Cieszyn", który płynął do Finlandji. Katastrofa wydarzyła się w nocy. „Cieszyn" przedzierał się wśród lodów podczas burzy, która rzuciła go na skały. Załogę statku i pasażerów zabrały statki ratownicze. Po uspokojeniu się burzy, marynarze polscy, którzy trwali na posterunku wpobliżu tonącego „Cieszyna", mogli przystąpić do ratowania towarów oraz samego statku. Wyratowany „Cieszyn" wymagać będzie gruntownej naprawy. Złośliwy los prześladuje ten statek. W roku 1932 w pobliżu tej samej Finlandji uległ podobnej, choć mniejszej katastrofie. W roku 1933 zderzył się znów z płynącym statkiem, odnosząc dotkliwe uszkodzenie. Lutowe burze na różnych morzach spowodowały wiele katastrof, zderzeń i rozbicia się statków, z których 8 zatonęło.

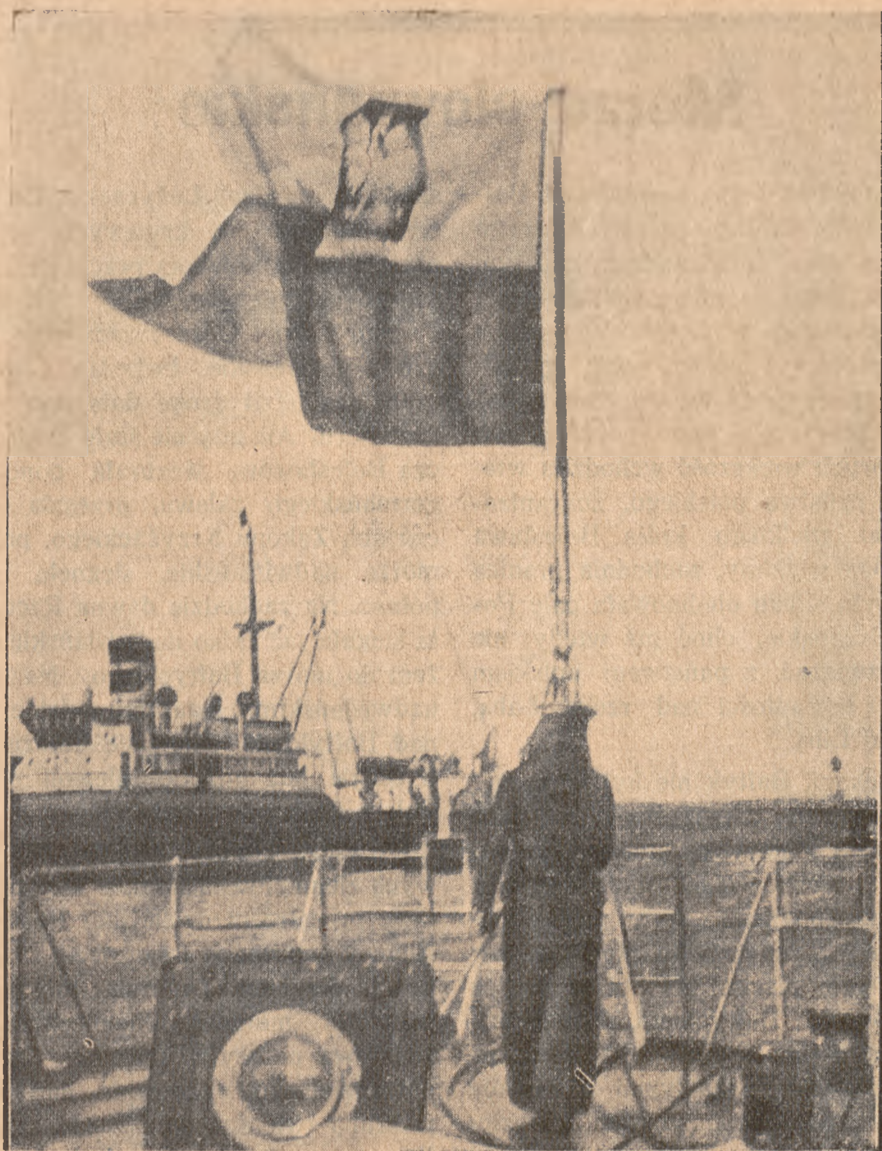
WAŻNE NARADY. W ubiegłym miesiącu odbyło się w Gdyni kilka ważnych narad, związanych z pracą portu i rozwojem zamorskiego handlu polskiego. Najważniejszą z nich była narada przedstawicieli rządu, z ministrem przemysłu i handlu na czele, oraz gdyńskich przemysłowców, kupców. Radzono nad usprawnieniem pracy portu, nad ulepszeniem ładowania i wyładowywania okrętów, obniżeniem kosztów transportu towarów i t. d. Młody, sławny już dzisiaj, drugi port polski, zbyt wielu ma współzawodników w starych, zasobnych portach, które złem okiem patrzą na najmłodszy port, zdobywający palmę pierwszeństwa. Dobrze przeto, że rząd, że organizacje gospodarcze nie ustają w pracy nad ciągłym rozwojem portu gdyńskiego. W dążeniach tych i zamierzeniach najważniejszą sprawą jest to co powiedział minister przemysłu i handlu: „liczne szeregi polskich kupców, przemysłowców — rzetelnych, przedsiębiorczych — muszą zaludnić miasto Gdynię, muszą z portu wyjść na szeroki świat z towarem polskim, wyrabianym i w Gdyni".

ELEWATOR ZBOŻOWY. W Gdyni zostanie wreszcie wybudowany wielki elewator — magazyn zbożowy. Rolnicy oddawna wyczekują budowy tego elewatora, bez którego nie może być mowy o wykorzystaniu portu gdyńskiego dla handlu zbożem, osiedlaniu się kupców zbożowych w Gdyni. Rolnicy wypowiadają też wiele innych życzeń w sprawie naszego handlu zamorskiego, nie bez słuszności głosząc, że port gdyński powinien przedewszystkiem dążyć do wzmożenia naszego wywozu. Gdynia żyć musi w oparciu o całą Polskę, a więc i o polskie rolnictwo, które cierpi dotkliwie, gdy ryż, sprowadzany do Gdyni, wypiera naszą kaszę jęczmienną, gdy owoce zagraniczne utrudniają byt i rozwój polskiego ogrodownictwa, gdy wełna zagraniczna ma pierwszeństwo przed polską wełną, gdy polski rzepak i mak nie są poszukiwane, bo do portów polskich płyną z dalekich, ciepłych krajów inne nasiona oleiste. Wszystkim, a więc i rolnikom leży na sercu sprawa rozwoju portu i miasta Gdyni, chodzi teraz o to, by Gdynia rosła, wzbogacała się, potężniała z wywozu, a nie przywozu. Tego dokonać muszą: polski kupiec i polski przemysłowiec, którzy własne interesy pogodzą z potrzebami kraju.

GDAŃSK. Gdańsk przeładował w miesiącu styczniu więcej towarów aniżeli Gdynia o blisko 128 tysięcy ton. Gdańsk liczy nadto teraz, że po zaprzestaniu wojny celnej niemiecko - polskiej, zarobi dużo na pośrednictwie w handlu pomiędzy Polską i Niemcami.

PRACE RYBAKÓW. W miesiącu lutym polscy rybacy złowili przeszło 2 miljony kilogramów ryb morskich, z tego rybacy z Helu złowili połowę, a gdyńscy przeszło 600 tysięcy kilogramów.

PO WĘGIEL — ZA OKRĘTY. Polska zamówiła we Włoszech dwa wielkie okręty osobowe, przeznaczone do dalekich podróży przez oceany. Za okręty te płacić będziemy polskim węglem, zamówionym przez włoskie koleje. W marcu przybyły do Gdyni trzy statki włoskie, które zabrały pierwszy ładunek węgla polskiego na rachunek budowanych okrętów



Rota morska

(Muzyka Feliksa Nowowiejskiego)

Ku morzu zwróćmy zwarty front —
choć fale w brzegi grzmocą!
Piersią osłonim polski ląd
przed wrogów złych przemocą!
Polska bandera nas będzie wieść!
Polskiej banderze cześć!

Fal morskich szumem wre nam krew
i mocy nam przyczynia!
***Bałtyckie morze* — to nasz zew,**
a nasze hasło — *Gdynia!*
Polska bandera nas będzie wieść!
Polskiej banderze cześć! Polskiej banderze cześć!

Hej ku przyszłości jasnym dniom
przez morskie dążmy fale!
Niech nas nie trwoży wichr i grom!
Sterujmy wciąż wytrwale!
Polska bandera nas będzie wieść!
Polskiej banderze cześć! Polskiej banderze cześć!

Serca jak młoty biją wraz
i praca wre owocniej!
Wyrośnie w niebo masztów las,
Ojczyznę nam umocni!
Polska bandera nas będzie wieść!
Polskiej banderze cześć! Polskiej banderze cześć!

Józef Birkenmajer

Morze słowiańskie

Dzisiejszy polski brzeg morski nad Bałtykiem jest tylko drobną częścią dawnego dziedzictwa polsko - słowiańskiego nad tym morzem. Spójrzmy na mapę zamieszczoną obok. Przerysował ją z niemieckiego atlasu szkolnego, spolszczył napisy. polski rysownik. Kolor czerwony na tej mapie oznacza przestrzeń, zamieszkałą przez szczepy słowiańskie, których większość wchodziła wtedy w skład państwa polskiego, zorganizowanego przez wielkiego króla Bolesława Chrobrego. Jak widzimy, zachodnia granica Polski w 10-ym wieku obejmowała całe Pomorze nadodrzańskie, choć już wtedy nie zdołaliśmy związać z państwem polskiem słowiańskich posiadłości nad rzeką Łabą, zwaną dzisiaj Elbą.

Przed wiekami Bałtyk nie był więc morzem niemieckiem. Stwierdzają to sami Niemcy, uczeni historycy, stwierdzają nazwy rzek i miejscowości nadbałtyckich, stwierdzają wykopaliska, stare groby słowiańskie. Nie kto inny, tylko Słowianie połabscy, obotryccy pierwsi pływali na swoich korabiach po morzu Bałtyckiem, które cudzoziemcy-kupcy zwali morzem Słowiańskiem. Zanim na tym morzu zasłynęli z rozboju i handlu Duńczycy, Szwedzi, Niemcy — słowiańskie statki wojenne zapuszczały się aż do dalekich brzegów Norwegji, do których pomorski książę Racibor miał przewieźć tysiące wojowników i koni bojowych.

Zanim na tym brzegu wyrosły, na gruzach i zgliszczach osiedli słowiańskich, niemieckie miasta, daleko rozniosła się przedtem sława bogatych. handlowych grodów słowiańskich Wolina, Radogoszczy, Kołobrzega, Szczecina, Gdańska.

Na te ziemie. na te grody od południa i północy szedł od wieków germański pochód na wschód. Ziemię i morze brał w posiadanie naród srogi, bezlitosny, który palił, zabijał grabił i ujarzmiał krainy słowiańskie. Tak wyginęli Łużyczanie. Lutycy, Obotryci, którzy w krwawych powstaniach przeciwko najeźdźcom przenosili bohaterską śmierć nad niewolę.

Nad Łabą i Odrą rozrosły się zbójeckie grody germańskie. Bolesław Chrobry mieczem zagrodził drogę dalszemu pochodowi tych hord. Ale gdy nie stało mądrości i miecza Bolesławów. wezbrała ponownie fala germańskiego zalewu, przeszła Odrę, a w czasach Zakonu Krzyżackiego, poprzez Pomorze nadwiślańskie. sięgnęła na daleką północ. Na zachodzie dawna Rzeczypospolita sięgała już tylko nadwiślańskiem wybrzeżem do morza Bałtyckiego. Na tym cyplu nadwiślańskim, ostatniej polskiej twierdzy nad Bałtykiem, ostali się Kaszubi, którzy w długie lata pruskiej niewoli przechowali Polsce dostęp do morza.

Dwieście tysięcy kilometrów kwadratowych ziemi słowiańskiej, a więc przeszło połowę przestrzeni dzisiejszej Polski, zdobyli Niemcy w przeciągu dziesięciu wieków. Opanowali długi brzeg morski; morze Bałtyckie nazywali morzem Niemieckiem. Wojna światowa położyła kres ich dążeniom do niepodzielnego panowania nad Bałtykiem. Ostatnia twierdza polska nad tym morzem. Pomorze nadwiślańskie. znalazła teraz oparcie w wielkiem państwie, które pamiętać musi i o daw[illegible] nad morzem Bałtyckiem. morzem Słowiańskiem. Pamiętać musi tembardziej. że jedyny dostęp państwa polskiego do morza, do wolnej drogi na cały świat, otoczony jest od wschodu i zachodu przez naród, w którym żyją dawne hasła o „posłannictwie“ rasy germańskiej na wschodzie. że w narodzie tym często, jakże często, wyrywa się okrzyk — „Ziemi!“—ten sam okrzyk, który prowadził przez wieki całe germańskie zastępy zbrojne na ziemie słowiańskie

I. D.

PRZECIĘTNY DOCHOD ROCZNY RYBAKA





ILOŚĆ RYBAKÓW



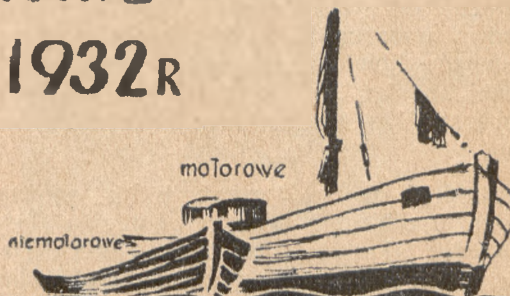
POŁÓW ROCZNY NA BAŁTYKU





ŁODZIE RYBACKIE





Żegluga śródlądowa i drogi wodne

W Nr. 2 „Polski na morzu" zwraca się prof. Socha do młodzieży z wezwaniem „Na wodę — młodzi przyjaciele" i słusznie mówi, że każdy człowiek przynosi z sobą na świat coś, co go ciągnie ku wodzie. Woda jest bowiem podstawą wszelkiego życia na ziemi i najżyźniejsze kraje pozbawione wody zamieniają się w jałowe pustynie. Woda dotyka wszelkich gałęzi gospodarstwa i potrzeb człowieka i przedstawia dla pracy ludzkiej pierwszorzędną wartość jako środek komunikacyjny.

Każdy z was jeździł na łodzi po stawie lub rzece i wie, że na wodzie stojącej, aby poruszyć łódź, muszę użyć wiosła, motoru — żagla o ile jest wiatr — lub ciągnąć ją z brzegu na linie. Na rzece prąd wody unosi łódź w dół, płynie więc sama, a trzeba nią tylko kierować, aby nie uderzyła o brzegi lub nie wjechała na płytkie miejsca; jadąc znowu pod wodę, to jest przeciw prądowi, lub jak się mówi „w górę rzeki", trzeba w jakiś sposób przezwyciężyć działanie prądu wody, aby łodzi nie zniosło w dół, używając wiosła, lub napędu motoru, albo też ciągnąć ją z brzegu na linie ,czyli, jak to się fachowo mówi, trzeba ją holować.

Przewożenie osób lub towarów po wodzie nazywamy *żeglugą*, a wody, po których żeglujemy, nazywamy *drogami wodnemi*. Na drogach lądowych przewozimy towary na wozach, które mają różne nazwy (wózki, wozy, platformy, bryki, wozy meblowe, wagony, samochody ciężarowe i t. d.), na drogach wodnych przewozimy towary na statkach, które również mają różne nazwy. Statki morskie nazywamy okrętami, zaś statki rzeczne łodziami, galarami, barkami, berlinkami, dalej mamy statki parowe, motorowe, a zależnie od przeznaczenia towarowe lub osobowe, wreszcie holowniki, które na wzór parowozów kolejowych ciągną po drodze wodnej „pociąg", złożony z kilku spiętych z sobą statków, nie mających własnego napędu.

Są jednak pewne towary, które można przewozić z biegiem wody, bez użycia statku, a więc jakgdyby „bez opakowania". Towarem tym jest drzewo, z grubsza obrobione, związane w tablice, które nazywamy tratwami, ten sposób przewozu spławem, a rzekę, po której można tylko spławić towar w dół, rzeką spławną. U nas spławia się drzewo prawie na wszystkich większych rzekach, które przepływają przez okolice lesiste, a więc przedewszystkiem na rzekach karpackich i na rzekach Polesia.

Rzeki, na których odbywa się żegluga, to jest ruch w obie strony, nazywamy żeglownemi. Między naszemi rzekami żeglownemi pierwsze miejsce zajmuje Wisła, która siecią swoich dopływów obejmuje połowę obszaru Polski i łączy z sobą: Zagłębie, Kraków, Warszawę, Gdańsk, Puszczę Białowieską, a w dalszym ciągu okolice nad Notecią na zachodzie, zaś na wschodzie górny Niemen i Polesie.

W dawnych czasach, kiedy nie było dróg lądowych, rzeki były jedynemi drogami handlowemi i przeważnie wielkie miasta były zakładane nad rzekami, lecz z rozwojem dróg bitych, a w szczególności kolei żelaznych, drogi wodne utraciły swe wyjątkowe znaczenie. Droga bita, czy też kolej żelazna dociera wszędzie i zapewnia szybkość, bezpieczeństwo i ciągłość przewozu przez cały rok, tymczasem drogi wodne, przynajmniej u nas, w zimie zamarzają, pozatem żegluga ustaje w czasie większych wezbrań, bo jazda staje się z różnych względów niepewna. Zdawałoby się więc, że wobec tak udoskonalonych środków komunikacji lądowej, żegluga powinna być uprawiana chyba jako sport. Tymczasem tak nie jest, bo ze względu na taniość przewozów żegluga odgrywa we wszystkich krajach znaczną rolę w ogólnym ruchu przewozowym.

U nas żegluga na Wiśle, między Warszawą i Gdańskiem — Gdynią, rozwija się stale z roku na rok i dziwna rzecz, że obecnie w okresie kryzysu, kiedy przewozy na drogach i kolejach spadły bardzo znacznie, to przeładunki wodne w porcie warszawskim już w r. 1931 wyniosły tyle, co w r. 1911 (przed wojną), w r. 1932 przekroczyły ruch przedwojenny, a w r. 1933 podwoiły się i żegluga wiślana zaczyna odgrywać coraz większą rolę w ruchu morskim, a to dlatego, że przewóz wodą opłaca się. A dlaczego się opłaca, to wyjaśnimy Wam, Kochani Czytelnicy, w jednym z najbliższych numerów „Polski na morzu".

Inż. Alfred Konopka.

O przeludnieniu wsi

Ciasnota w Polsce na wsi niesłychana. Kiedy w sąsiednich Niemczech, Danji czy Francji żyje z rolnictwa na jednym kilometrze kwadratowym, czyli na 100 hektarach, czterdzieści, najwyżej czterdzieści kilka osób, to u nas w całej Małopolsce, województwie kieleckiem liczba ludności rolniczej na jednym kilometrze dochodzi do 80 osób. Nawet na Polesiu, gdzie ludność jest rzadka, jeżeli odrzucimy błota, z których niema żadnego pożytku, to się okaże, że nieurodzajna gleba poleska żywi około 60 osób na jednym kilometrze, czyli więcej niż bogata Francja albo słynąca ze swojej wysokiej kultury rolniczej Danja. Nic dziwnego przeto, że wieś nasza dostarcza robotników całemu światu. Przed wojną wyjeżdżało rocznie do Ameryki 100 tysięcy ludzi, do Niemiec — 500 tysięcy, a pozatem jechali nasi emigranci do Kanady, Brazylji, Argentyny, Danji, Szwecji, Szwajcarji, Francji, Belgji, Czech i innych jeszcze krajów. Dzisiaj to wszystko ustało. I dlatego trudno się dziwić nędzy straszliwej, jaka na wsi zapanowała. Odpadły rzeki dolarów, marek i franków, które płynęły do nas i umożliwiały życie bezrolnym, małorolnym i chałupnikom wiejskim. Jeszcze przez kilka lat po wojnie z jednego tylko powiatu wieluńskiego jeździło na saksy do Niemiec przeszło 20 tysięcy osób rocznie, a dzisiaj ani jeden człowiek przedostać się przez granicę nie może. Wieś polska dusi się. Na Polesiu chłop nawet zapałek nie kupuje, tak bieda przycisnęła go do ziemi. Trzeba szukać wyjścia. Sama parcelacja majątków i osuszenie wszystkich błot w Polsce nie wystarczą. Zapewne, po dokonaniu meljoracyj rolnych w błotach pińskich, można byłoby stworzyć paręset tysięcy gospodarstw, ale my dla dania możności ludzkiego życia chłopom polskim potrzebujemy parę miljonów nowych osad. Od parcelacji zaś majątków ziemi nie przybędzie. W dalszym ciągu w województwie krakowskiem, czy lwowskiem z jednego kilometra — razem z drogami, nieużytkami i wodami — będzie musiało utrzymywać się 80 osób, kiedy na zachodzie Europy tylko czterdzieści.

Nie znaczy to, że w kraju niczego robić nie należy, przeciwnie, trzeba majątki parcelować, trzeba błota osuszać, trzeba piaski użyźniać, trzeba tworzyć jak najwięcej nowych samodzielnych warsztatów pracy na roli, ale obok tego trzeba myśleć o wynalezieniu takiego kraju pod słońcem, gdzieby warunki życia były znośne i dokądby można było wysyłać nadmiar ludności z Polski. Nie zapominajmy, że ciasnota na wsi z roku na rok się powiększa. W miastach bezrobocie. Nowy przybysz ze wsi o jakiemkolwiek zaczepieniu się marzyć nie może, wyjechać do obcego kraju nie można, a tymczasem w Polsce przybywa rok rocznie pięćset tysięcy nowych obywateli, którzy też żyć muszą.

W żadnym kraju europejskim, poza Rosją sowiecką, ludność nie wzrasta tak szybko, jak w Polsce. W sąsiednich Niemczech, gdzie ludności jest dwa razy więcej, niż w Polsce, przyrost roczny jest mniejszy od polskiego.

Ludzie wszędzie i zawsze byli i są największem bogactwem kraju, chodzi jedynie o to, ażeby bogactwa tego nie marnować i tak pokierować całą polityką, ażeby każdy człowiek miał pracę i dach nad głową, ale o tem w następnych gawędach.

Michał Pankiewicz



Kontr-torpedowiec

Marynarka polska posiada w swym składzie dwa kontr-torpedowce „Wicher“ i „Burza“, stanowiące narazie jądro naszej odradzającej się floty morskiej.

Cóż to są właściwie za jednostki kontr-torpedowce?

Gdy w drugiej połowie ubiegłego stulecia wynaleziono torpedę, jako nową broń na morzu, nazwano torpedowcami okręty, które zostały uzbrojone w torpedy. Sama zaś torpeda jest przyrządem o kształcie bardzo wydłużonego cylindra, który, będąc rzucony do wody, może sam się szybko poruszać w pożądanym kierunku. W swej przedniej części, czyli głowicy, posiada torpeda ładunek silnego materjału wybuchowego; w środkowej jej części mieści się zapas sprężonego powietrza, które wprawia w ruch mechanizmy torpedy, dzięki którym może się ona poruszać. Mechanizmy te znajdują się w tylnej części cylindra. Torpedę wyrzuca się do wody ze specjalnej rury, nazywanej aparatem torpedowym, ustawionej na pokładzie torpedowca. Gdy tylko wpada ona do wody, otwiera się zawór, wpuszczający powietrze do mechanizmów, które zaczynają działać i torpeda z dużą szybkością mknie w kierunku nieprzyjacielskiego okrętu. Biada mu, jeżeli jej nie zauważy, albo zauważy za późno: wówczas zostanie trafiony torpedą w swej podwodnej części, nastąpi straszny wybuch, skutki którego mogą być fatalne. Bardzo często wystarcza jedna torpeda, aby największy okręt wyleciał w powietrze, względnie został ciężko uszkodzony. Nowoczesne torpedy mogą poruszać się pod wodą z szybkością około 80 kilometrów na godzinę i potrafią przebyć odległość 15 kilometrów. Długość torpedy wynosi 8 — 10 metrów, średnica zaś około ½ metra. Głowica posiada około 300 kg materjału wybuchowego (tołu).

Dzięki tej strasznej broni stał się mały torpedowiec groźnym przeciwnikiem wielkich okrętów. To też dla walki z torpedowcami zaczęto budować torpedowce większe i silniejsze, które nazwano kontr-torpedowcami, czyli przeciw-torpedowcami. A więc kontr-torpedowiec jest tylko dużym torpedowcem, posiadającym — narówni z uzbrojeniem torpedowem — jeszcze i dość silną artylerję. Do takich właśnie okrętów należą nasze „Wicher“ i „Burza“. Kontr-torpedowce są okrętami stosunkowo niewielkiemi w porównaniu do pancerników i krążowników: ich długość wynosi około 80 — 120 metrów, szerokość 10 — 12, wyporność (ciężar) 800 — 2.500 tonn (tonna — 1.000 kg).

Szybkość jest natomiast bardzo wielka, gdyż około 75 kilometrów na godzinę.

W zależności od swych rozmiarów, posiadają kontr-torpedowce od 4-ch do 12-tu aparatów torpedowych, oraz dość silną artylerję, jednakże główną ich bronią są torpedy. Dzięki swemu uzbrojeniu i szybkości, kontr-torpedowiec jest bardzo groźnym przeciwnikiem dla dużych okrętów, zwłaszcza w nocy i przy mglistej pogodzie, gdy trudno go zauważyć.

Kontr-torpedowce używane są również dla obrony dużych okrętów od napadów nieprzyjacielskich torpedowców i łodzi podwodnych, oraz dla pełnienia służby wywiadowczej, odgrywając rolę kawalerji floty.

Te różnorodne zadania, które wykonywują kontr-torpedowce, czynią z nich jednostki, na które spada najcięższa codzienna praca bojowa podczas wojny. To też wszystkie państwa morskie budują ich bardzo dużą ilość, nie zważając, że kosztują one drogo, od 8 do 15 miljonów złotych każdy. Anglja posiada ich przeszło 200, Francja około setki, inne państwa posiadają również znaczną ich ilość, my zaś narazie tylko dwa.

Nasze kontr-torpedowce są średnich rozmiarów. Wyporność każdego wynosi 1.540 tonn, uzbrojenie składa się z sześciu aparatów torpedowych oraz 4-ch dalekonośnych dział, o średnicy wylotu lufy (kalibrze) 130 milimetrów, czyli 5,1 cali. Posiadają one oprócz tego małe działka dla obrony przeciwlotniczej. Szybkość ich jest około 60 kilometrów na godzinę (33 mile morskie *). Załoga liczy 150 ludzi. Zbudowane zostały we Francji i są pięknemi i zupełnie nowoczesnemi okrętami, posiadającemi wielką wartość bojową.

R. C.

*) Mila morska — 1.852 metry.

Z życia Kół szkolnych

FRONTEM DO MORZA

Nakładem Ligi Morskiej i Kolonjalnej ukazała się w styczniu r. b. pod powyższym tytułem niewielka broszura, napisana przez kpt. mar. woj. — K. Taubego i nauczyciela — M. Sochę, a przeznaczona w pierwszym rzędzie dla młodzieży, celem zapoznania jej z tak doniosłą dziś sprawą korzyści, jakie Polska osiągnąć winna z posiadania własnego dostępu do morza, oraz obowiązków, jakie spoczywają na całem społeczeństwie, aby jaknajbardziej utrwalić siłę Rzeczypospolitej nad Bałtykiem, a tem samem naprawić błędy przeszłości. Jak bliskie są te sprawy naszej młodzieży, dowodzi fakt, że początkowy nakład 100 tys. egz. wyczerpał się w ciągu dwóch tygodni, wobec czego trzeba było go znacznie zwiększyć, albowiem wiele szkół zamawiało odrazu po kilkaset egzemplarzy ,gdyż każdy uczeń pragnął nawet po przeczytaniu — broszurkę tę nabyć na własność.

Ten sam fakt wielkiego zainteresowania się młodzieży sprawami morskiemi ujawnił się po ukazaniu pierwszych dwóch numerów „Polski na Morzu", gdyż szkoły z jednego tylko woj. śląskiego zaprenumerowały na cały rok 11 tys. egzemplarzy. W innych dzielnicach dzieje się to samo.

KOŁO SZKOLNE W RADJO

Na szczególne podkreślenie zasługuje żywa działalność Kół Szkolnych Ligi Morskiej i Kolonjalnej we Lwowie, którym niewątpliwie przoduje Koło przy Gimn. Żeńskiem im. Królowej Jadwigi, pozostające pod opieką nauczycielki tego Gimnazjum — p. Rudnickiej, niestrudzonej i gorącej propagatorki spraw morskich wśród młodzieży.

Wszyscy uważni radjosłuchacze mieli możność usłyszeć piękne słuchowisko p. t. „Król bursztynowy", nadane przez rozgłośnię lwowską w dn. 11 lutego r .b., a więc w 14-tą rocznicę odzyskania dostępu. do morza. „Król bursztynowy" — to piękna legenda, osnuta na odwiecznych prawach Polski do Bałtyku i jej panowaniu tam od niepamiętnych czasów. Autorką tej pięknej legendy jest p. Rudnicka, zaś w radjo odegrały ją uczennice Koła L. M. K. przy Gimn. im. Królowej Jadwigi. Ponieważ „Król bursztynowy" wywołał powszechny zachwyt uznania dla autorki. p. Rudnicka wyraziła chęć przerobienia legendy na utwór sceniczny.



Na połów

Rozgłośni lwowskiego radja za nadanie tego słuchowiska należy się serdeczne podziękowanie.

MŁODZIEŻ WYPRZEDZA STARSZYCH

Niedawno powstałe Koło Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy Gimnazjum w Drohiczynie n. B. rozwinęło bardzo ożywioną działalność propagandową, a jednocześnie podjęło zbiórkę na Fundusz Obrony Morskiej. Urządzona przez Koło akademja morską w dniu 11 lutego r. b. stała się zarazem sygnałem do rozpoczęcia zbiórki, podczas której w krótkim okresie czasu uzyskano 30 zł. z rozsprzedaży znaczków F. O. M., zamówionych w Zarządzie Głównym Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Działalność Koła w Drohiczynie nie ogranicza się jednak do tych spraw, albowiem równocześnie nawiązało ono bezpośrednią korespondencję z młodzieżą jednej ze szkół polskich w stanie Parana (w Brazylji), której zamierza przesyłać stałe informacje z Polski i o Polsce, książki, ciekawsze fotografje i inne upominki: wzamian otrzymywać będzie wiadomości od polskiej młodzieży, żyjącej zdala od Macierzy, o jej trybie życia i pracy, a także o dalekiej Paranie, w której zamieszkuje ponad 300 tys. naszych rodaków.

Należy podkreślić, że w Drohiczynie nie ma dotychczas Oddziału Ligi Morskiej i Kol.

DOKĄD JECHAĆ NA LATO?

B r a s ł a w

Istnieje w Polsce zakątek, dotychczas mało znany szerszemu ogółowi, a jednak tak dziwnie uroczy, że może iść o lepsze z całym szeregiem uznanych miejscowości turystycznych. Zakątkiem tym jest Wileńszczyzna, w szczególności zaś jej północny kraniec — „kraj stalowych jezior" — Święciańskie i Brasławszczyzna.

Wśród pagórków, lasem pokrytych, jeziora, często łączące się z sobą srebrną nicią rzeki... Jeziora, oprawne w zieleń łąk i pól, kraina, już nie pusta, ale jeszcze obca kulturze fabrycznej Śląska czy Dąbrowy Górniczej... Cicho tu, ale dobrze.. W cichy, słoneczny dzień jeziora lśnią, jak stal polerowana, ale gdy silny wiatr zawieje, fala się wzdyma, dochodząc w czasie burzy do dwumetrowej wysokości, pieniąc się, jak na najprawdziwszem morzu.

Między dwoma jeziorami — Drywiatami i Niewiatą — leży miasteczko Brasław. Niegdyś strażnica północna Rzeczypospolitej, zwrócona frontem ku wrogom, którzy z północy czy północnego wschodu nadejść mogli, był środkiem linji obronnej. Dziś miasto powiatowe, dźwiga się powoli, ale stale. Trudności komunikacyjne, odległość od ośrodków fabrycznych Polski, utrudnienia w ruchu handlowym przez Łotwę, czynią Brasławszczyznę jedną z najtańszych okolic Polski.

Gdy mówimy i marzymy o wyprawach na morze, najczęściej nie zdajemy sobie sprawy z trudności, jakie lądowemu „patałachowi", który zaledwie na jakiejś rzeczce nauczył się grzebać wiosłem lub pływać na łodzi o 3 czy 5 m. żagla, stawia obszar i potęga żywiołu. Czyż nie jest łatwiej zetknąć się z tym żywiołem przedtem na jeziorach?

W Brasławiu istnieje oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Po paru latach pracy ma on własną przystań, tabor kajakowy i żeglarski, a mając w gronie swych członków zamiłowanych „wodniaków", może służyć wszelkiemi informacjami co do wypraw bliższych i dalszych na Drywiatach, przez Druikę, ku innym jeziorom, złączonym z Drywiatami w jeden system wodny.

Czyż nie warto się namyśleć nad wyjazdem na Wileńszczyznę? Rozkosze włóczęgi wodnej, obycie się z obszarami jezior, z wiatrami, nieskrępowanemi doliną rzeki, a przytem przedsmak uroków północy, długie zmroki wieczorne, gdy odblask „białych nocy" szwedzkich przesyca naszą ciemną noc polską... I równocześnie poezja lasu, suchość piaszczystych wydm nadbrzeżnych...

Nie obojętnem jest, że wszystko to mieć można za grosze...

A może tam właśnie spotkamy się na obozie Ligi Morskiej i Kolonjalnej?...

Inż. Wodniak

Wielkie schronisko L.M.K. nad morzem

Troska władz L.M.K. o poczynienie jaknajwiększych ułatwień dla zwiedzania Gdyni i naszego morza przez szerokie rzesze społeczeństwa, a szczególniej przez młodzież, ze wszystkich krańców Rzeczypospolitej, doprowadziła wreszcie do pomyślnego rozwiązania tej sprawy. Bowiem Zarząd Główny przy poparciu Okręgów, Oddziałów, a nawet poszczególnych członków L.M.K., przystąpił już do budowy w Gdyni obliczonego na ok. 1.200 osób schroniska, które będzie posiadać sale ogólne, oraz pokoje 8—6—4 i 2 osobowe, jadłodajnię, dającą zdrowe i obfite pożywienie po cenach godziwych; a ponadto zakład fotograficzny, fryzjernię, sklep z pamiątkami i pocztówkami i t. p.

Ponieważ jednak Zarząd Główny nie byłby w stanie przeprowadzić własnemi siłami i w tak krótkim okresie czasu budowy schroniska, zaciąga pożyczkę wewnętrzną, w której mogą brać udział Okręgi, Oddziały i pojedyńczy członkowie L.M.K. na kwoty: 20, 20, 50, 100 i 500 zł. — Pożyczka ta jest oprocentowana i zostanie spłacona w ciągu 4-ch lat. Podpisujący pożyczkę będą mieli pierwszeństwo do korzystania z kwater w schronisku, oraz do udziału w wycieczkach L.M.K. do Gdyni.

Do Ligi Morskiej i Kolonjalnej

Mieszkamy w Ostrogu n. Horyniem w miasteczku nad samą granicą bolszewicką. Choć jesteśmy daleko od Morza, rozumiemy, jakie znaczenie ma ono dla Polski, a w szkole naszej nauczyłyśmy się kochać nasz Bałtyk bardzo, choć nigdy Go nie widziałyśmy. W 14-tą rocznicę odzyskania dostępu do Morza postanowiłyśmy dać dowód naszej pamięci i miłości ku Morzu przez urządzenie Akademji. Zaprosiłyśmy do współpracy kolegów ze szkoły męskiej im. St. Staszica. Ponieważ nie mamy w swej szkole sali większej, a pragnęłyśmy zaprosić i dorosłych na naszą Akademję, by wiedzieli, że choć dziećmi jesteśmy, rozumiemy znaczenie Bałtyku dla Ojczyzny, wynajęłyśmy salę w kinie miejskiem. Zebrało się około 300 osób. Bilet dla dzieci kosztował 5 gr., a dla dorosłych — 15 gr. Po zapłaceniu 5 zł. za salę zostało nam 14 zł. 70 gr. Całą tę sumę przesyłamy na Fundusz Obrony Morskiej, bo rozumiemy, że w Polsce do obrony Bałtyku potrzebne są okręty i łodzie podwodne. Bardzobyśmy pragnęły same pojechać nad Morze, lecz nie wiemy, czy zbierzemy tyle pieniędzy, by jeszcze w tym roku zamiar ten urzeczywistnić. Chciałybyśmy prenumerować jakieś niedrogie pisemko o Morzu, lecz nie wiemy jakie i dlatego zwracamy się z uprzejmą prośbą o wskazanie nam takiego pisemka.

Załączamy do listu program naszej Akademji i słowo wstępne.

Niech te proste, ale szczere słowa świadczą o naszej gotowości służenia Ojczyźnie w Jej wszelkich poczynaniach.

Uczenice Szkoły Powszechnej im. Elizy Orzeszkowej w Ostrogu n/Horyniem.

P. S. W ostatniej chwili drogą dobrowolnych składek zebrano 2 zł. 80 gr., tak, że razem wysyłamy 17 zł. 50 gr.

12.III. 1934 r.

List ten dajemy bez komentarzy, gdyż jest on sam w sobie najlepszem świadectwem, jak głęboko odczuwa młode pokolenie w Polsce konieczność posiadania własnego dostępu do morza. Oby czyn ten znalazł licznych naśladowców, „gotowych służyć Ojczyźnie w Jej wszelkich poczynaniach".

Rozmowy z Czytelnikami

P. Ignacy M., wieś Zapadłe. *Zapytuje Pan, co to znaczy konieczność ekspansji. Od szeregu lat obserwujemy w Polsce olbrzymi wzrost ludności w małych miastach i wsiach. Już obecnie coraz trudniej, niezależnie od kryzysu gospodarczego, zapewnić temu nadmiarowi ludności pracę i chleb. Za kilka lat stan ten wymagać będzie pewnych rozwiązań, któreby ułatwiły i zapewniły wszystkim Polakom warsztat pracy i utrzymanie. Dlatego już dziś Liga Morska i Kolonjalna za jedno ze swych naczelnych zadań postawiła sobie znaleźć jakieś niezaludnione tereny, by móc tam umieszczać osadników do pracy na roli. Ziem takich za morzami jest wiele. Należy je odkupić od dotychczasowych właścicieli. Nie jest to sprawa łatwa, wymaga ona dużych pieniędzy i czasu. Liga Morska i Kolonjalna rozpoczęła prace wstępne i o osiągniętych wynikach będzie informować społeczeństwo.*

P. Antoni W., Białystok. — *Artykułu Pańskiego nie zamieścimy. Napisany jest dobrze i ze znajomością rzeczy, ale „Polska na morzu" drukuje tylko prace ujęte poglądowo i popularnie.*

P. Jan Kąkol, Żylin. *Na Pańskie zapytanie śpieszymy wyjaśnić, że rozpoczęta przez Ligę Morską i Kolonjalną w czternastą rocznicę odzyskania dostępu do morza zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej jest najwyraźniej, co podkreślamy z całą stanowczością, d o b r o w o l n a, przytem jednak jest stała i powszechna. Przyrzekliśmy bowiem sobie, że w przeciągu najbliższego roku zbierzemy sumę 7-miu miljonów złotych, to znaczy tyle, by móc za te duże pieniądze kupić jakiś wojenny statek, służący do obrony naszego wybrzeża.*

Niech Pan to wszystkim swoim sąsiadom i znajomym powie, że Liga Morska i Kolonjalna, zbierając pieniądze na wzmocnienie naszej floty wojennej, ponosi sama wszystkie wydatki z tem związane. A więc, koszty propagandy, ekspedycji i wiele jeszcze innych płaci Liga Morska i Kolonjalna z własnej kasy. W ten sposób każdy grosz, zebrany na Fundusz Obrony Morskiej w całości przeznaczony jest na powiększenie stanu naszej obrony morskiej

Wiadomości organizacyjne

GDYNIA W środę, dn. 28 marca r. b. odbyło się w sali Hotelu Centralnego wielkie zebranie przedstawicieli władz państwowych i samorządowych, instytucyj finansowych, handlowych, przemysłowych i t. p. Przewodniczył Komisarz Rządu p. Fr. Sokół, przemawiali pp. Cz. Zagórski i kmdr. Kosianowski. Po referatach zebrani powzięli jednomyślną uchwałę, w której składają uroczyste zobowiązanie zebrania i przekazania na F. O. M. w roku 1934 kwoty złotych 100.000.

KRAKÓW W niedziele dn. 11 marca r. b. odbył się w Krakowie wielki zjazd obywatelski, na który przybyło ponad tysiąc osób z terenu województwa krakowskiego. Reprezentowane były władze państwowe, duchowieństwo, samorząd, nauka, organizacje społeczne i kulturalne, życie gospodarcze, związki zawodowe i t. p. Zjazd odbywał się pod protektoratem ks. Arcybiskupa Sapiehy, a pod przewodnictwem p. gen. Monda, prezesa Zarządu Okręgowego L. M. K. Referaty o zbiórce na F. O. M., o Lidze Morskiej i Kolonjalnej oraz o wytycznych naszej ideologji morskiej wygłosili pp.: wiceprezes Zarz. Głównego Ligi J. Dębski, kmdr. Kosianowski, płk. dypl. Tomaszewski, prof. Dyboski i prof. Smoleński. Wśród podniosłego nastroju uchwalono, aby w bieżącym roku zebrać na terenie województwa krakowskiego i przekazać na F. O. M. kwotę 700.00 złotych.

WARSZAWA. W dniu 7 marca odbyło się w Warszawie zebranie przewodniczących sekcyj marynarki wojennej z terenu m. st. Warszawy. Przemówienia wygłosili pp.: nacz. Bednarski, przewodn. Sekcji Okręgowej Mar. Woj., Cz. Zagórski i kmdr. Czeczott. Plan zbiórki na terenie stolicy przewiduje podział całego miasta na 23 okręgi, któremi zaopiekują się poszczególne oddziały Ligi. Prace przygotowawcze do rozpoczęcia akcji zbiórkowej są już na ukończeniu i w najbliższym czasie rozpocznie się planowa zbiórka, która ma przynieść do końca r. b. kwotę 800.000 złotych.

W dniu 11 marca r. b. odbył się w Warszawie zjazd przewodniczących sekcyj marynarki wojennej z terenu województwa warszawskiego. Po zagajeniu zebrania przez prezesa zarządu okręgowego L. M. K. b. min. A. Kamieńskiego, przemawiali pp.: dyr. biura zarz głównego Ligi Czermiński, Cz. Zagórski i kmdr. R. Czeczott. Po referatach pp. delegaci złożyli sprawozdanie z uruchomienia akcji zbiórkowej na terenie Ciechanowa, Mławy, Łowicza, Skierniewic, Sierpca, Płocka, Grodziska Maz., Rawy Maz., Tłuszcza i Modlina. W dyskusji omówiono szczegółowo różne metody praktycznego przeprowadzenia zbiórki, sprawy propagandy F. O. M. i sprawy rozwoju Ligi, jako aparatu przeprowadzającego zbiórkę.

SUWAŁKI. Na uroczystem zebraniu członków i sympatyków L. M. K., reprezentujących ogół społeczeństwa pow. suwalskiego, powzięto jednomyślną uchwałę zebrania w najkrótszym czasie kwoty złotych 23.000, przypadającej z pow. suwalskiego na rzecz Funduszu Obrony Morskiej.

ZAŁOGA „RYSIA" W PRZYJAŹNI Z WOŁYNIEM.

Drugi już rok Okręg Wołyński L.M.K. roztacza nad załogą łodzi podwodnej „Ryś" naszej marynarki wojennej bardzo serdeczną opiekę i darzy ją przy każdej sposobności upominkami, które płyną zarówno ze strony członków L.M.K., jak i całego społeczeństwa wołyńskiego. Mają w ten sposób nasze zuchy morskie zapewnione i święcone i „gwiazdkę", a niestrudzony prezes Okręgu p. dyr. Szpindler pamięta również o tem, aby i kasę załogi poprzeć czasem jakąś sumą, oraz pokazać jej Wołyń, spełniając z dużą radością tę opiekę, przyjętą w porozumieniu z Zarządem Głównym i Kierownictwem Marynarki Wojennej.

Ostatnie zbratanie się społeczeństwa wołyńskiego ze swymi pupilami z polskiego morza przybrało znamiona szczególnej przyjaźni, gdy dn. 10 lutego, t. j. w 14-tą rocznicę odzyskania przez Polskę dostępu do morza, Okręg Wołyński L.M.K. wręczył załodze „Rysia" piękny herb woj. wołyńskiego, wyhaftowany ręcznie w klasztorze SS. Opatrzności Bożej w Dubnie.

Załoga „Rysia" w miarę swych możliwości — przy ciężkiej, codziennej służbie — okazuje swą wdzięczność serdeczną dobrym przyjaciołom z Wołynia, przesyłając dużo ciekawych zdjęć z pracy na morzu, oraz wiadomości, które coraz bardziej zbliżają szeroki ogół do niewielkiej naszej marynarki i jej potrzeb.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10 telefony: red. 290-18, admin. 533-88.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonjalna. Redaktor: Henryk Sikorski.

Druk. zakł. graf. „PRASA POLSKA" S. A. Warszawa. Kierownictwo artystyczne atelier „AGAR"